DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport d'analyse environnementale pour le projet de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005 relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du km 84 au km 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay

Dossier 3211-05-405

Le 19 novembre 2010

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

Révision de la numérotation des règlements

Veuillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1er janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Développement durable, Environnement et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : M^me^ Ruth Lamontagne

Supervision administrative : M^me^ Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^me^ Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005[1] autorise le ministère des Transports (MTQ) à réaliser le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du km 84 au km 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay. Ce projet consiste à élargir la route 175 actuelle en quatre voies divisées avec un terre-plein central sur une longueur de 143 km. Le tracé autorisé comprend la construction de nombreux ouvrages d'art (ponts, portiques, ponceaux, murs de soutènement, etc.) requis pour la traversée des 313 cours d'eau qui croisent la route dont 16 structures d'une ouverture supérieure à 4,5 m qui seront réparées et 31 construites.

Le projet a été assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des paragraphes *e* et *b* de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il prévoit une emprise d'une largeur moyenne de plus de 35 m sur une longueur de plus de 1 km, comme il est stipulé au paragraphe *e*, et prévoit des travaux de remblayage à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes du lac Jacques-Cartier sur une superficie supérieure au seuil de 5 000 m^2, comme il est stipulé au paragraphe *b*.

Le 7 avril 2010, le MTQ a transmis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une demande de modification du décret afin de modifier le concept routier initial prévu dans l'étude d'impact citée à la condition 1 du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, au droit de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0. La modification que le MTQ prévoit apporter au projet vise la construction d'un carrefour dénivelé en demi-losange. Les travaux de réaménagement ont pour but premier de diminuer le nombre d'accidents et de réduire leur gravité.

L'analyse environnementale effectuée en collaboration avec les unités administratives du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), d'autres ministères et un organisme gouvernemental permet de conclure que le projet prévu pour rendre plus sécuritaire l'intersection des routes 175 et 169 est justifié, en raison notamment de la fréquence élevée des accidents, et que les modifications demandées sont jugées acceptables sur le plan environnemental. L'initiateur a examiné des variantes, tenu compte des différents impacts et enjeux en lien avec le projet et a proposé des mesures d'atténuation et de compensation satisfaisantes. Cette analyse permet également de conclure que le projet de construction et de réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169, dans la réserve faunique des Laurentides, respecte les exigences du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005.

La recommandation est à l'effet que le dispositif du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, délivré par le gouvernement en faveur du MTQ, soit modifié afin de réaliser le projet de construction et de réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0, dans la réserve faunique des Laurentides, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

---

[1] Voir l'annexe 1 pour la copie du décret.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 1

1. La modification demandée 1

1.1 Description de la modification 3

2. Analyse environnementale 3

2.1 Analyse de la justification de la demande de modification 4
2.2 Analyse de différents concepts 5
2.3 Les impacts sur le milieu humain 5
2.4 Les impacts sur le milieu biophysique 6

2.4.1 Le déboisement supplémentaire 6
2.4.2 Les impacts sur la qualité de l'eau 6
2.4.3 Les impacts sur l'habitat du poisson 7
2.4.4 Les impacts sur la grande faune 9
2.4.5 Les impacts sur les milieux humides 9
2.4.6 Les impacts sur les espèces à statut particulier 11
2.4.7 La gestion des matériaux excédentaires naturel et de démolition 11
2.4.8 Les travaux d'aménagements paysagers 12

2.5 Les programmes de surveillance et de suivi environnementaux 12

2.5.1 La surveillance environnementale 12
2.5.2 Le suivi environnemental 13

2.6 Les consultations effectuées par le MTQ 13

2.6.1 Les consultations auprès des municipalités et des MRC 13
2.6.2 Les consultations des communautés autochtones 14

Conclusion 15

Références 19

Annexes 23

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1: Localisation du projet 2

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005 25

ANNEXE 2 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et de l'organisme gouvernemental consultés 33

ANNEXE 3 : Vues en plan de l'échangeur à l'intersection des routes 175 et 169 35

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de modification du décret gouvernemental numéro 923-2005 du 12 octobre 2005[2] autorisant le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du km 84 au km 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay. Ce projet consiste à élargir la route 175 actuelle en quatre voies divisées avec un terre-plein central sur une longueur de 143 km. Les objectifs visés sont l'amélioration des conditions de sécurité des usagers afin de réduire les risques d'accidents, la diminution des fermetures de routes, l'atteinte d'une plus grande fluidité de la circulation et la maximalisation du développement socio-économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Près de 40 certificats d'autorisation relatifs à ce projet ont été délivrés entre 2006 et 2009 en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). En date du 25 octobre 2010[3], plus de 130 km de chaussée à quatre voies divisées sont en service et près de 13 km sont en construction. La fin des travaux est prévue pour l'année 2013.

Le 7 avril 2010, le ministère des Transports (MTQ) a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une demande de modification dudit décret afin de permettre la réalisation d'un nouveau concept d'aménagement de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0. Les renseignements permettant l'analyse de cette demande ont été déposés au MDDEP le 7 avril 2010 et complétés le 3 septembre 2010.

L'analyse de la demande a été effectuée en collaboration avec certaines unités administratives du MDDEP, de certains ministères et d'un organisme gouvernemental[4].

1. LA MODIFICATION DEMANDÉE

Depuis l'adoption du décret numéro 923-2005 le 12 octobre 2005, au terme du processus d'évaluation environnementale, le tracé de la route 175 a été modifié entre les km 165,7 et 167,0 sur la route 175, près de l'intersection avec la route 169 de façon à optimiser certains aspects techniques du projet.

Initialement, c'est-à-dire lors de l'émission du décret, seuls quelques travaux étaient prévus entre les km 165,7 et 167,0 puisque ce secteur avait fait l'objet de travaux de réfection il y a environ 10 ans. Ces travaux ont été autorisés le 25 mars 2009 en vertu de l'article 22 de Loi sur la qualité de l'environnement pour permettre les activités de construction de la route à quatre voies divisées entre les km 154,2 et 167,0. Les travaux dans ce secteur ont débuté dès l'émission du certificat d'autorisation et sont encore en cours.

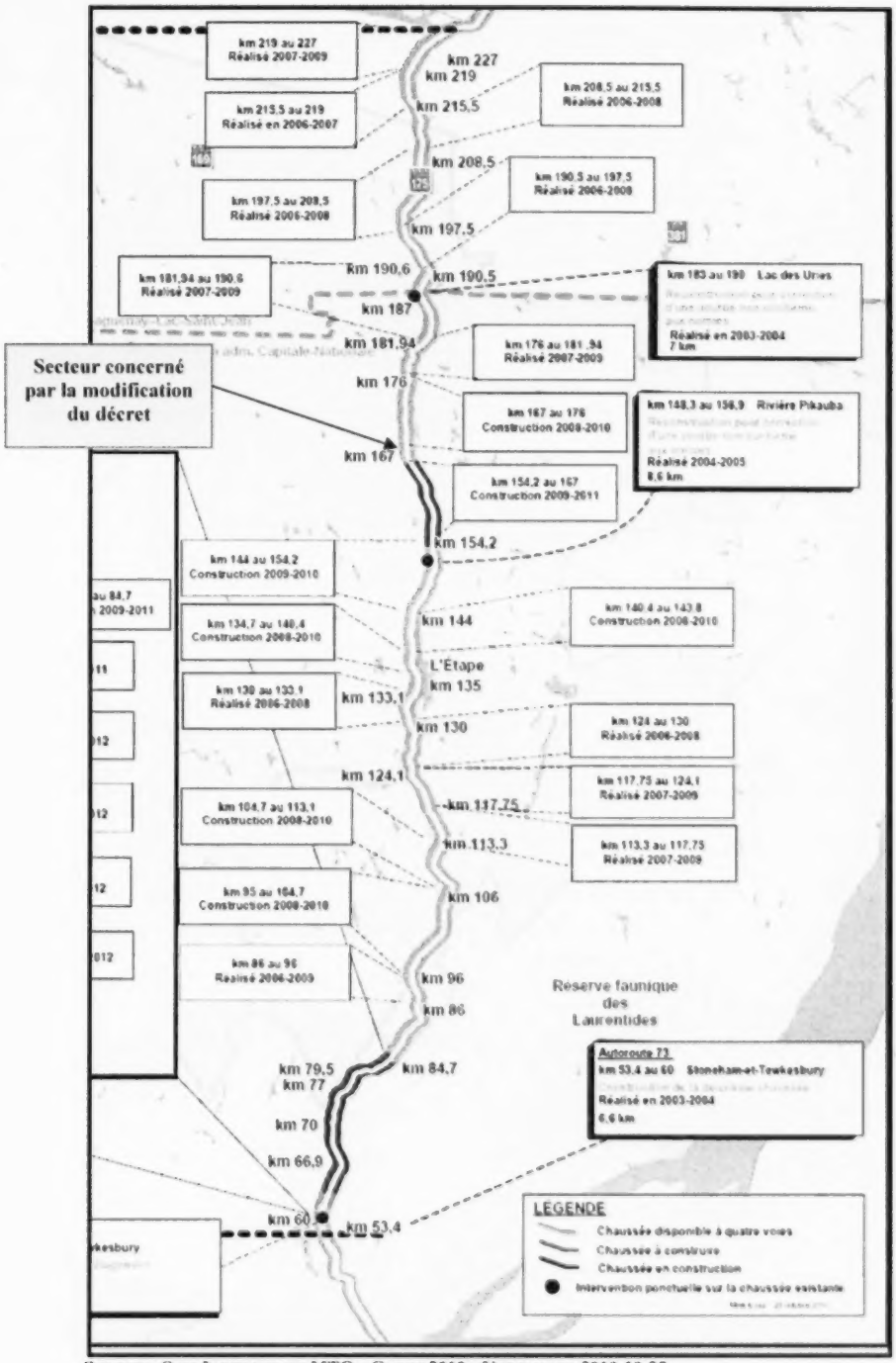
---

[2] Voir l'annexe 1 pour la copie du décret.

[3] Source : Site Internet du MTQ http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/grands_projets/axe_routier_73175/trace_plan_carte.pdf

[4] Voir l'annexe 2 pour la liste des unités administratives du MDDEP, des ministères et de l'organisme consultés.

Figure 1 : Localisation du projet



SOURCE : SITE INTERNET DU MTQ – CARTE 2010 – VERSION DU 2010-10-25

Les modifications que le MTQ prévoit apporter au projet visent la construction d'un nouveau concept d'aménagement de l'intersection des routes 175 et 169.

1.1 Description de la modification

Les activités prévues concernant la modification de la configuration de l'intersection des routes nationales 175 et 169 sont les suivantes :

- Au km 166,3, réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 par la mise en place d'un carrefour dénivelé en demi-losange, composé de quatre bretelles, prévu à une centaine de mètres au nord de l'intersection actuelle;
- Modification de la route 169 sur environ 600 m pour assurer le lien avec le nouvel aménagement proposé;
- Augmentation des superficies à déboiser sur la route 175, de part et d'autre de l'axe routier, entre les km 165,7 et 167,0;
- Modification d'ouvrages existants de traversée de cours d'eau (rallongement de ponceaux) et construction de nouveaux ponceaux.

La construction et le réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0 auront lieu sur une longueur de 1,3 km. La figure de l'annexe 3 illustre le carrefour dénivelé en demi-losange.

Actuellement, les chaussées sont en partie séparées par un îlot de béton médian pour le secteur concerné. Pour l'essentiel, les chaussées existantes de la route 175 seront conservées et, par endroit, réaménagées de façon à obtenir deux chaussées séparées. Un carrefour dénivelé de type demi-losange sera mis en place, ce qui permettra entre autres de conserver en majeure partie les routes 175 et 169 et les différents aménagements existants dans le secteur de l'intersection. Selon le MTQ, la conception originale à quatre voies divisées de la route 175, pour la portion ciblée, serait très peu affectée par l'ajout du carrefour. Quatre bretelles d'entrée et de sortie donnant accès au carrefour devront être construites.

Les aires d'arrêt pour véhicules lourds actuellement présentes seront déplacées afin qu'elles s'intègrent plus efficacement au nouvel aménagement de l'intersection. Il en est de même pour le système d'éclairage de la route. Des interventions mineures sont prévues sur la route 169 existante afin d'être en mesure, entre autres, d'y raccorder les différentes bretelles et d'adapter le drainage au nouveau carrefour dénivelé. Enfin, le nouvel aménagement de l'intersection exige le rallongement de certains ponceaux étant donné l'ajout de bretelles.

Les travaux seront effectués au cours des années 2010 et 2011.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse environnementale s'appuie sur l'examen des divers documents déposés par l'initiateur du projet au soutien de sa demande de modification et des avis des intervenants consultés. Cette analyse vise à déterminer l'acceptabilité environnementale de la modification du projet. Les

impacts pour les composantes pertinentes du présent projet, qui demeurent similaires à ceux qui ont été identifiés dans l'étude d'impact, sont présentés ci-dessous.

2.1 Analyse de la justification de la demande de modification

Pour des raisons de sécurité, le MTQ a jugé nécessaire de donner suite à certaines recommandations énoncées dans un rapport[5] du coroner à la suite d'un accident mortel survenu en janvier 2008 à l'intersection des routes 175 et 169. Selon le MTQ, bon an mal an, des dizaines d'accidents, dont certains mortels, surviennent au croisement de ces deux routes régionales[6]. Il a été déterminé que la plupart de ces accidents ont été causés par le mouvement de virage à gauche sur la route 169 et de véhicules circulant en direction nord sur la route 175. Des problèmes de comportement et de visibilité limitée[7] à cette intersection seraient à l'origine de ces accidents. Le coroner a recommandé au MTQ de modifier la configuration actuelle de l'intersection des routes 175 et 169 afin de diminuer les risques d'accidents et ainsi éviter d'autres pertes de vie.

Les travaux de réaménagement ont pour but premier de diminuer le nombre d'accidents et de réduire leur gravité. Le MTQ mentionne que l'échangeur dénivelé prévu, composé de quatre bretelles, qui permet de traverser la route 175 pour virer à gauche sur la route 169, est un concept qui élimine les collisions à angle impliquant des véhicules circulant en direction opposée à haute vitesse. En raison du profil retenu de l'échangeur (pente longitudinale d'environ 0,5 %), aucune accumulation d'eau ne pourra donc se faire sur la structure permettant ainsi d'éviter la formation de glace sur la chaussée en période hivernale.

Afin de sécuriser davantage ce secteur, le MTQ prévoit la réalisation d'une analyse détaillée ayant pour but d'identifier les réels besoins en éclairage et de statuer sur le type de système à prévoir. Enfin, durant les travaux de construction et de réaménagement des routes 175 et 169, la gestion de la circulation fera l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la sécurité des usagers, le maintien et la fluidité du trafic.

Les spécialistes du ministère de la Sécurité publique ont été consultés quant aux préoccupations qui relèvent de leur champ de compétence. À la suite de l'examen des documents déposés par le MTQ à l'appui de sa demande de modification, aucun commentaire n'a été formulé au regard de la sécurité de l'intersection routière des routes 175 et 169.

> *À la lumière de l'information fournie par le MTQ, nous constatons que l'intersection actuelle des routes 175 et 169 présente des problèmes de sécurité en raison notamment de la fréquence élevée des accidents. Nous constatons que la*

---

5 Rapports d'investigation du coroner Clément Paradis – Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès – Numéros de dossiers A-165984 et A- 165983, concernant l'accident automobile survenu à 13 h 18 le 3 janvier 2008 dans la réserve faunique des Laurentides, datés 17 novembre 2008.

6 L'intersection des routes 169 et 175 est la seule de classe « nationale-nationale » dans la réserve faunique des Laurentides.

7 Selon l'enquête du coroner, le principal facteur en cause lors de l'accident mortel (deux personnes) de janvier 2008 serait un problème de visibilité occasionné par un point mort provoqué par une dépression de la chaussée à l'intersection. Ce problème est fortement aggravé l'hiver par un terre-plein central qui n'est pas toujours déneigé complètement durant la période hivernale.

configuration plus sécuritaire de cette intersection est justifiée afin de réaliser des gains notables et durables quant à la sécurité routière.

2.2 Analyse de différents concepts

Pour solutionner le problème de sécurité routière présent à l'intersection des routes 175 et 169, le MTQ a fait l'analyse des risques existants au droit de l'infrastructure actuelle afin de trouver des mesures correctives pour la rendre plus sûre. Une analyse comparative a été réalisée par le MTQ pour différentes options d'aménagement : échangeur dénivelé, carrefour giratoire, éloignement des chaussées pour permettre le stationnement des véhicules lourds entre les deux chaussées lors d'une manœuvre de virage, déplacement de l'intersection au nord ou au sud et modification du profil en long des chaussées au nord de l'intersection. Au terme de cette analyse, le MTQ mentionne que le concept d'échangeur dénivelé représente la meilleure option en terme de sécurité puisqu'il résout la problématique associée aux manœuvres de virage.

Deux types d'échangeur ont été analysés (demi-lozange et trompette). En fonction de l'environnement physique de l'endroit, le MTQ mentionne que le type d'échangeur à mettre en place se doit d'être compact. Pour respecter cette contrainte, l'échangeur de type demi-lozange, qui est plus compact que le type trompette (moins de superficie touchée), a été choisi pour faire l'analyse technique, financière et environnementale. Le MTQ mentionne également qu'un audit de sécurité a été conduit par ses spécialistes en sécurité par rapport aux deux concepts d'échangeur préconisés, et que ceux-ci ont conclu que l'échangeur en demi-losange est le plus sécuritaire, tout en causant moins de préjudices à l'environnement. Ce type d'échangeur a également l'avantage de permettre de conserver en majeure partie les routes 175 et 169 et les différents aménagements existants dans le secteur de l'intervention. La conception originale du quatre voies divisées de la route 175, pour la portion ciblée, se voit donc très peu affectée par l'ajout du carrefour.

Nous sommes d'avis que l'examen des différents concepts d'aménagement effectué par le MTQ afin de déterminer celui qui permet de répondre de façon optimale aux problèmes de sécurité, tout en étant acceptable au point de vue de l'environnement, est adéquat. Le concept retenu est plus sécuritaire et prévoit une occupation du territoire plus restreinte permettrant de limiter l'empreinte du projet localisé dans la réserve faunique des Laurentides.

2.3 Les impacts sur le milieu humain

De façon générale, le projet améliorera la sécurité des usagers et la fonctionnalité de la route 175. En effet, la nouvelle géométrie de l'intersection avec la route 169 améliorera la transition des utilisateurs de même que les accès au territoire par les différents usagers. Les principaux impacts négatifs appréhendés en période de construction ont trait notamment au réaménagement des accès et à la perturbation de la circulation, lesquels ont été jugés mineurs par le MTQ en raison de la mise en place des mesures d'atténuation suivantes : les accès (route 169, aires d'arrêt) seront maintenus durant les travaux et une signalisation adéquate sera mise en place pour la sécurité des travailleurs et des usagers de la route. En effet, le MTQ a analysé, pour le secteur à l'étude, la gestion de la circulation durant les travaux de construction et de réaménagement des

routes 175 et 169, des bretelles et du pont afin d'assurer le maintien et la fluidité du trafic au cours des années 2010 et 2011.

Lors de la phase exploitation, dans le cadre du programme de suivi, le MTQ s'est engagé à réaliser des inspections régulières des nouveaux ouvrages afin d'intervenir immédiatement si des problèmes surgissent. Le programme de suivi comprendra également une collecte de données plus précises sur les collisions relativement à leur localisation et à l'heure de l'événement.

Selon le MTQ, les activités de pêche à l'omble de fontaine et de la chasse à l'orignal seront peu perturbées lors des travaux et aucun impact n'est prévu sur ces activités en phase d'exploitation.

Par ailleurs, dans le secteur du projet, comme il n'y a aucune habitation, il n'y aura aucun impact sonore ni effet sur les puits. Également, selon le MTQ, aucune zone de potentiel archéologique n'est localisée dans le secteur d'intervention.

> *Nous considérons que la nouvelle géométrie de l'intersection avec la route 169 permettant l'amélioration de la transition des utilisateurs de même que les accès au territoire par les différents usagers est un impact positif important de ce projet sur le milieu humain et que le suivi de ces nouveaux ouvrages lors de la phase exploitation est adéquat.*

2.4 Les impacts sur le milieu biophysique

2.4.1 Le déboisement supplémentaire

Afin de permettre la construction du carrefour dénivelé et de ses bretelles, des activités de déboisement (coupage à ras de terre) sont prévues sur une superficie totale de 7,94 ha, soit 7,35 ha pour l'intersection elle-même et 0,59 ha pour le secteur des aires d'arrêt. Sur la route 169, le déboisement sera effectué sur le côté nord. L'initiateur reconnaît que ces pertes de boisés constituent des pertes d'habitats fauniques pour les espèces qui les fréquentent (faune terrestre, avifaune). Pour limiter les effets négatifs des activités de déboisement près des cours d'eau, l'initiateur prévoit des mesures afin de protéger les bandes riveraines (prescription de coupe dans les 20 m des cours d'eau), le tout afin de limiter l'érosion des sols et les impacts sur la qualité de l'eau. À la suite des travaux, la végétation riveraine des cours d'eau sera rétablie. Également, en conformité avec la condition 19 (Déboisement et protection de l'avifaune) du décret numéro 923-2005, la période de restriction située entre le 1er mai et le 15 août sera respectée afin de minimiser les impacts sur l'avifaune.

> *Nous sommes d'avis que le respect de la période de restriction et les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur permettront de limiter l'impact des activités de déboisement.*

2.4.2 Les impacts sur la qualité de l'eau

En phase de construction, les travaux d'aménagement de remblais/déblais et de ponceaux sont susceptibles d'occasionner des modifications de la qualité de l'eau par l'apport de sédiments. Sous les routes 175 et 169, des ponceaux devront être ajoutés ou réaménagés pour assurer l'écoulement des eaux de surface. Le nouvel aménagement de l'intersection exige également le

rallongement de certains ponceaux étant donné l'ajout de bretelles. Afin d'éviter les problèmes d'érosion, des mesures d'atténuation sont prévues, notamment : la mise en place de bermes filtrantes et de fosses de captation pour les sédiments, la stabilisation des talus en déblai et en remblai à l'aide de matelas de fibres de bois et par un ensemencement hydraulique prévu sur la totalité des surfaces de talus, l'empierrement de l'ensemble des surfaces remaniées aux sites où des ponceaux seront installés, la stabilisation immédiate de l'ouvrage, du lit du cours d'eau et de la bande riveraine et la restauration de la bande riveraine à l'aide de matelas de fibres de bois.

Les seuls autres contaminants susceptibles d'être émis dans le milieu environnant durant les travaux pourraient provenir d'un déversement accidentel d'huile ou d'essence de la machinerie. Afin de s'assurer de la réduction des effets dommageables sur le milieu que pourraient entraîner les travaux projetés, le bon état mécanique des véhicules utilisés (systèmes de freinage et d'échappement, réservoirs d'essence, etc.) sera vérifié et une trousse de récupération des produits pétroliers ou hydrocarbures sera présente en tout temps sur le site afin de récupérer immédiatement les contaminants déversés en cas de déversement accidentel.

En phase d'exploitation, tel que mentionné dans l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) citée à la condition 1 du décret numéro 923-2005, le passage à quatre voies divisées aura pour effet d'augmenter la superficie de drainage de la route, ce qui engendrera un ruissellement plus marqué menant aux systèmes de drainage, puis vers les cours d'eau. L'apport accru en eau a pour effet de favoriser le développement de mécanismes d'érosion créant une instabilité sur les talus des fossés et des berges de cours d'eau. De plus, les quantités supplémentaires de fondants et d'abrasifs qui seront utilisées lors de l'entretien hivernal pourraient entraîner une modification de la qualité de l'eau.

Au point de vue hydraulique, et ce, en conformité avec les normes du MTQ, la conception du drainage a été considérée pour une période de récurrence de 50 ans. De façon générale, le drainage des routes 175 et 169 ainsi que des bretelles sera assuré par différents ponceaux, tuyaux, regards et puisards, tous en béton armé. Pour garantir la protection des nouvelles constructions et réduire les impacts sur les cours d'eau associés au drainage des infrastructures, l'initiateur prévoit les mesures suivantes : la mise en place de différents empierrements sur le fond ainsi qu'une partie des pentes des fossés, le détournement des fossés latéraux des chaussées vers des zones de végétation et à au moins 20 m des cours d'eau et l'empierrement des fossés sur une distance de 30 m avant d'atteindre les cours d'eau, lorsqu'il ne sera pas possible de détourner les fossés.

> *Nous sommes d'avis que la mise en place de plusieurs mesures d'atténuation fera en sorte que les modifications prévues sur la qualité de l'eau, la stabilité des berges et le transport sédimentaire seront de faible importance, que ce soit en période de construction ou en période d'exploitation.*

2.4.3 Les impacts sur l'habitat du poisson

La modification de l'intersection aura des répercussions sur les aires d'alimentation, de repos et de reproduction pour l'omble de fontaine présent dans deux cours d'eau. Tel que mentionné à la section 1.2.3, le nouvel aménagement de l'intersection exige le rallongement de certains ponceaux présents sous les routes 175 et 169 étant donné l'ajout de bretelles et de nouveaux ponceaux et prévoit des activités de remblayage d'une section du lit d'un cours d'eau.

L'émissaire du lac Grelon au chaînage 165+930 constitue un habitat pour le poisson (frayère d'omble de fontaine présente et utilisée) autant en amont qu'en aval du point de traversée actuel (ponceau 29) et des aménagements fauniques sont présents dans l'emprise du futur réaménagement (prolongement du ponceau 29 existant vers l'aval). Ces aménagements seront reconstitués en aval de l'emprise et le ponceau permettra la libre circulation du poisson. Il en sera de même du ponceau prévu sous la route 169 qui traverse le même cours d'eau émissaire du lac Grelon. Un autre cours d'eau, avec un habitat amont, est localisé au km 166+680 environ.

Dans le cadre de la demande d'autorisation pour la construction de la route 175 entre les km 154,2 et 167,0[8], les pertes résiduelles d'habitat du poisson dans ces deux cours d'eau ont été estimées à environ 230 m^2. Dans les documents d'appui déposés au soutien de sa demande de modification du décret, le MTQ (réf. : MTQ, sept 2010) indique que les pertes d'habitat du poisson attribuables à la mise en place des modifications à l'intersection des routes 175 et 169 ne peuvent pas être établies de façon précise, car la conception n'est pas assez avancée. Le MTQ s'est par contre engagé à détailler ces pertes d'habitat et à présenter les mesures de compensation en conformité avec les conditions 13 (Programme de compensation des pertes d'habitat du poisson – volet 2 : au droit de certains habitats affectés) et 14 (Programme de compensation des pertes d'habitat du poisson – volet 4 : projet de rehaussement du lac Beloeil) du décret numéro 923-2005, dans la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE qui sera présentée pour les travaux de terrassement de ce secteur.

De plus, comme l'émissaire du lac Grelon a été identifié par le MTQ comme sensible à l'érosion et au transport sédimentaire durant les travaux, le MTQ s'est engagé à mettre en place les mesures de protection usuelles (estacades flottantes installées en aval des travaux, barrières à sédiments, bassins de sédimentation, bermes filtrantes et trappes à sédiments) liées au contrôle de l'érosion et de la sédimentation sur le chantier. L'initiateur indique que ces mesures de protection du milieu aquatique, identifiées dans l'ÉIE et déjà retenues dans le cadre des travaux réalisés et en cours sur la route 175, seront respectées et appliquées avec la même rigueur, et les travaux feront l'objet d'une attention particulière afin de limiter les impacts. Enfin, afin de protéger la période de reproduction de l'omble de fontaine lors de la construction, la période de restriction située entre le 15 septembre et le 15 juin sera respectée.

Finalement, le programme de surveillance et de suivi mis en place dans le cadre du plus vaste projet de réfection de la route 175 sera appliqué, et ce, en conformité avec les conditions 15 (Programme de surveillance environnementale des chantiers de construction) et 16 (Programme de suivi de l'omble de fontaine et de son habitat) du décret numéro 923-2005.

Selon les spécialistes de la faune du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), les mesures d'atténuation qui seront mises en place lors des travaux de construction et le respect des conditions du décret numéro 923-2005 permettront de protéger les habitats fauniques.

---

[8] Ces travaux ont été autorisés le 25 mars 2009 en vertu de l'article 22 de Loi sur la qualité de l'environnement pour permettre les activités de construction de la route à quatre voies divisées entre les km 154,2 et 167,0. Les travaux dans ce secteur ont débuté dès l'émission du certificat d'autorisation et sont encore en cours.

À l'instar du MRNF, nous sommes d'avis que les mesures identifiées par l'initiateur pour protéger les habitats fauniques lors des travaux de construction sont satisfaisantes. La présence fréquente des surveillants en environnement lors des activités prévues devrait permettre de s'assurer de l'application de ces mesures et de réagir promptement, le cas échant, lors de constats de situations susceptibles d'affecter la faune aquatique et son habitat.

Quant aux mesures de compensation pour la perte d'habitat du poisson, les engagements pris par l'initiateur à l'effet de détailler ces pertes d'habitat et à présenter les mesures de compensation en conformité avec les conditions 13 et 14 du décret numéro 923-2005, au moment de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, sont acceptables et conformes aux procédures d'autorisation.

2.4.4 Les impacts sur la grande faune

Selon l'information présentée par l'initiateur au soutien de sa demande de modification, le peuplement forestier qui sera déboisé est peu propice à l'orignal. En plus, l'initiateur indique que cette perte est considérée négligeable compte tenu de l'abondance des habitats recherchés par l'orignal dans le paysage forestier adjacent à la route actuelle ou future. En conséquence, la mise en place de la nouvelle route n'aura pas d'effets perceptibles sur le patron d'utilisation des habitats par cette espèce.

Par ailleurs, selon l'information libellée dans le rapport portant sur l'analyse globale de la problématique de la grande faune et la route 175[9] déposé dans le cadre de l'ÉIE, le secteur concerné par la modification du décret n'a pas été jugé problématique. En conséquence, aucune intervention susceptible de réduire les risques d'accidents, telle la pose de clôture et la mise en place de passage pour la grande faune, n'est prévue.

À l'instar de l'initiateur, nous estimons que les impacts sur la grande faune associés à la réalisation du nouveau concept prévu à l'intersection des routes 175 et 169 seront de faible importance.

2.4.5 Les impacts sur les milieux humides

De façon globale, dans le cadre de l'ÉIE, le tracé de la route 175 a été optimisé afin de minimiser les impacts sur les milieux humides. Pour le secteur concerné par la modification du décret, le MTQ a identifié les zones sensibles suivantes : les bandes riveraines des cours d'eau présents et un petit milieu humide longeant la route 175 au nord de l'intersection. Également, deux autres milieux humides (un complexe de prairie humide, marécage (aulnaie) et tourbière) situés du côté est de la route et légèrement au nord de l'intersection seront touchés par le projet en raison de la construction des bretelles de l'échangeur (empiètement anticipé de façon préliminaire à 0,4 ha).

---

9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Analyse globale de la problématique de la grande faune et la route 175 – Rapport final, avril 2004, 81 p. et 1 carte.

Comme les plans de construction ne sont pas complétés, le MTQ s'est engagé à délimiter les milieux humides présents dans le secteur des travaux et, lorsque l'emprise finale aura été déterminée, à recalculer les superficies réellement affectées. Cette information (carte et perte de milieux humides) sera fournie au MDDEP au moment de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. L'analyse du projet sera effectuée conformément à la démarche hiérarchique de traitement utilisée par le MDDEP dans le cadre de projets susceptibles d'affecter les milieux humides et qui favorise la séquence d'atténuation éviter-minimiser-compenser[10].

Afin de limiter l'impact du projet sur les milieux humides, l'initiateur mentionne que les mesures d'atténuation prévues dans l'ÉIE seront mises en place lors des travaux de construction. Les mesures courantes habituellement utilisées par le MTQ consistent notamment à rétablir le drainage naturel dans les tronçons qui seront désaffectés, à limiter l'empiètement au minimum des remblais dans les milieux humides en balisant avec des repères visuels et, enfin, à contrôler l'apport de sédiments. Également, les mesures particulières suivantes sont prévues :

- identification claire des milieux humides et leur balisage sur le terrain pour assurer leur protection;
- maintenir les liens hydrauliques des milieux humides préservés et éviter des changements de drainage majeurs;
- interdiction de toute circulation de la machinerie lourde à proximité d'un milieu humide;
- procéder à la plantation d'arbustes afin de recréer la végétation naturelle des bandes riveraines des cours d'eau.

Dans l'hypothèse où, à la suite de l'analyse, des pertes de milieux humides ne peuvent être évitées ou réduites, les pertes résiduelles jugées inévitables devront être compensées. Sur cet aspect, le MTQ mentionne que ces pertes seront compensées à même le projet global pour la compensation de l'habitat du poisson et des milieux humides qui a été réalisée par le rehaussement du lac Beloeil dans la réserve faunique des Laurentides. Ce projet de création d'un habitat de réserve a été autorisé par deux certificats d'autorisation délivrés les 18 mars et 8 juillet 2003, en vertu de l'article 22 de la LQE, dans le cadre du projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides. L'ensemble des travaux d'aménagements ont été complétés à l'été 2009. Les bénéfices escomptés par ce rehaussement pour les milieux humides sont les suivants :

- des berges à pente faible et des zones d'eau peu profondes, propices à la croissance des plantes aquatiques;
- une bande riveraine humide plus large et à faible pente;
- l'aménagement d'une petite digue à la sortie d'une baie, tout juste en amont de l'ancien barrage, afin de créer un milieu humide favorable à l'avifaune. Cette baie est alimentée en eau par un très petit tributaire, non utilisé par le poisson, fournissant ainsi toutes les conditions de croissance pour la végétation aquatique;
- la mise en forme d'îlots émergeant en lac et la transplantation de végétation riveraine et aquatique pour la création de milieux humides;
- la stabilisation et la restauration des rives du lac Beloeil.

---

[10] Voir le dépliant présentant la démarche : (http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/entrepreneur/Milieuxhumides.pdf).

Selon le rapport de surveillance des travaux d'aménagements fauniques et des milieux humides[11] déposé au MDDEP le 27 août 2010, le projet de rehaussement du lac Beloeil, à la suite de la construction du barrage et des aménagements (en lac, dans les tributaires et dans l'émissaire juste en aval du barrage construit), a permis de compenser les pertes d'habitats (poisson et milieux humides) occasionnées par les travaux d'amélioration de la route 175. Ce rapport mentionne également que : « Comme le gain attendu en superficie est obtenu et même dépassé par rapport aux projections, le ministère des Transports devrait se retrouver avec des superficies en réserve pour les travaux futurs. » Ces superficies pourront être calculées ou évaluées définitivement à la fin du programme de suivi environnemental prévu en 2013.

Nous sommes d'avis que les mesures identifiées par l'initiateur pour atténuer les impacts du projet sur les milieux humides lors des travaux de construction sont satisfaisantes. La présence fréquente des surveillants en environnement lors des activités prévues devrait permettre de s'assurer de l'application de ces mesures et de réagir promptement, le cas échant, lors de constats de situations susceptibles d'affecter ces zones sensibles.

Nous sommes également d'avis que les engagements pris par l'initiateur à l'effet de préciser l'identification et les pertes de milieux humides au moment de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE sont satisfaisants. Enfin, l'utilisation de l'habitat de réserve, créé par le rehaussement du lac Beloeil pour compenser, le cas échéant, les pertes de milieux humides résiduelles inévitables identifiées à la suite de l'analyse du MDDEP selon l'approche préconisée, est acceptable.

2.4.6 Les impacts sur les espèces à statut particulier

Selon l'information fournie, aucune espèce floristique ou faunique à statut particulier n'est touchée directement par les travaux relatifs à la présente modification de décret.

2.4.7 La gestion des matériaux excédentaires naturel et de démolition

La construction et le réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 généreront des remblais et des déblais. Des activités d'excavation et de décapage du terrain naturel sont prévues et des matières résiduelles seront générées par la démolition de sections de route et de ponceaux. Le MTQ indique que tous les matériaux réutilisables seront employés pour la construction de l'échangeur, mais que certains matériaux inutilisables devront être mis au rebut. Le MTQ a examiné la possibilité de placer ces matériaux de rebut dans l'emprise du projet (monticules en pied de talus de la route, utilisation des espaces disponibles au droit des structures de l'échangeur). Ces avenues n'ont pas été retenues car, selon le MTQ, celles-ci contribueraient à augmenter considérablement l'envergure de l'échangeur, ce qui va à l'encontre de l'objectif visé de mettre en place un aménagement compact (le moins de superficie) pour permettre la conservation de la route 175 existante à quatre voies divisées. La mise en place d'une aire de rebuts est donc requise.

---

[11] MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de rehaussement du lac Beloeil – Rapport de surveillance des travaux d'aménagements fauniques et de milieux humides* – Travaux 2007 – 2009, par Groupe Conseil Nutshimit Inc., avril 2010, 132 pages et annexes.

Dans les documents déposés au soutien de la demande de modification du décret, le MTQ s'est engagé à disposer les matériaux naturels excédentaires dans un site de rebuts localisé au km 166,5. Les démarches d'autorisation requises afin de vérifier que les matériaux naturels de rebut seront disposés conformément à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et afin d'obtenir le droit d'utiliser les terres du domaine de l'État[12] sont en cours. Le MTQ s'est engagé à respecter les dispositions de la Politique en ce qui concerne la protection des bandes riveraines et l'interdiction de disposer de tout matériau naturel de rebut dans les milieux humides comme un étang, un marais, un marécage et une tourbière.

Concernant les matériaux de démolition, le MTQ s'est engagé à réutiliser ceux-ci, si possible, dans les infrastructures (ex : asphalte) en conformité avec les prescriptions du Cahier des charges et devis généraux (CCDG) ou à les acheminer en dehors de l'emprise dans le respect des règlements à cet égard, notamment le Règlement sur les déchets solides et à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

> *Nous sommes d'avis que les démarches entreprises pour respecter les obligations réglementaires ainsi que les engagements pris par l'initiateur permettront d'assurer une gestion satisfaisante des déblais/remblais.*

2.4.8 Les travaux d'aménagements paysagers

Afin d'harmoniser et d'intégrer l'échangeur prévu à l'intersection des routes 175 et 169 avec le paysage environnant et en conformité avec la condition 20 (Aménagement paysager) du décret numéro 923-2005, des aménagements paysagers seront réalisés. De plus, le MTQ mentionne que les recommandations émises dans le document intitulé : « Les lignes directrices des aménagements paysagers en milieu naturel pour le réaménagement de la route 175 à 4 voies divisées », seront intégrées lors de la planification des travaux d'aménagements paysagers.

Afin d'assurer le succès des nouvelles plantations, le MTQ mentionne que l'entrepreneur est responsable de l'entretien des aménagements paysagers et du remplacement des plantes mortes pour une période de deux ans suivant les travaux. Pendant cette période, un spécialiste du MTQ s'assurera que le contrat soit respecté, effectuera les inspections et rédigera les avis qui s'imposent relativement au contrôle de la qualité des aménagements.

> *Nous sommes d'avis que les aménagements paysagers prévus permettront d'assurer l'intégration visuelle du projet dans le paysage.*

2.5 Les programmes de surveillance et de suivi environnementaux

2.5.1 La surveillance environnementale

En conformité avec la condition 15 (Programme de surveillance environnementale des chantiers de construction), des activités de surveillance sont prévues dans le secteur du projet.

---

[12] L'autorisation d'entreposer des matériaux naturels d'excavation sur les terres du domaine de l'État est délivrée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF).

Depuis le début des activités de construction du projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées entre le km 84 et le km 227, une surveillance environnementale sur une base permanente a été réalisée par deux firmes privées mandatées par le MTQ. À la lumière de l'information libellée dans les rapports de surveillance déposés par le MTQ et des commentaires fournis par le représentant de la Direction régionale du centre de contrôle environnemental de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches du MDDEP, nous constatons qu'une surveillance rigoureuse a été réalisée. Les activités visant principalement à s'assurer que les mesures de protection de l'environnement soient mises en œuvre afin de garantir la meilleure protection possible des milieux humain et biophysique et à réorienter les travaux en cas de manquement concernant l'environnement, ont été réalisées avec diligence.

Dans le cadre du présent projet, lors de la surveillance des travaux, une attention particulière est prévu dans les zones sensibles à l'érosion et celles à fort potentiel d'ensablement identifiées dans les documents déposés au soutien de la demande de modification du décret, notamment au droit de l'émissaire du lac Grelon.

2.5.2 Le suivi environnemental

Les activités de suivi environnemental pour le secteur du présent projet seront réalisées dans le cadre des programmes déjà débutés pour le projet global d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées entre les km 84 et 227. Ces activités seront réalisées en conformité avec la condition 16 (Programme de suivi de l'omble de fontaine et de son habitat) et la condition 18 (Aménagements et programme de suivi pour la grande faune) du décret numéro 923-2005.

Plus particulièrement, les activités de suivi prévues dans le secteur du projet pour s'assurer de l'efficacité des mesures d'atténuation prises lors des travaux et la vérification de la justesse des prévisions et des évaluations des impacts porteront sur les éléments suivants : la stabilité des berges et des talus, le transport sédimentaire, la vérification du succès des réaménagements et des créations d'habitat du poisson (migration du poisson et fréquentation des frayères par le poisson) ainsi que la problématique liée à l'utilisation du territoire par la grande faune.

> *Nous sommes d'avis que les programmes de surveillance et de suivi, débutés dans le cadre du projet global autorisé par le décret numéro 923-2005 et qui s'appliquent au projet visé par la demande de modification visant la construction d'un nouveau concept d'aménagement de l'intersection des routes 175 et 169, permettront d'assurer le respect des exigences légales et environnementales lors de la mise en place des ouvrages et de suivre, pendant l'exploitation du projet, l'évolution d'enjeux identifiés.*

2.6 Les consultations effectuées par le MTQ

2.6.1 Les consultations auprès des municipalités et des MRC

Des consultations auprès des municipalités et des MRC concernées par l'ensemble du projet ont été réalisées par le MTQ au fur et à mesure du processus d'optimisation du projet ayant mené au projet autorisé par le décret numéro 923-2005. Dans l'hypothèse où la présente demande de modification du décret fait l'objet d'une autorisation par le gouvernement, le MTQ devra demander à la MRC de Charlevoix un avis de conformité attestant que le projet modifié ne

contrevient à aucun règlement municipal[13] et que le projet modifié est conforme à la réglementation municipale régionale applicable. Ces attestations sont requises en vertu de l'article 8 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (c. Q-2, r. 1.001),

2.6.2 Les consultations des communautés autochtones

Dans le cadre de la présente demande de modification du décret 923-2005 du 12 octobre 2005 pour permettre la réalisation d'un échangeur à l'intersection des routes 175 et 169, le MTQ a consulté le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean. Dans une lettre datée du 31 août 2010[14], le Conseil des Montagnais indique au MTQ son accord concernant la réalisation d'un échangeur à l'intersection des routes 175 et 169. Les spécialistes du Secrétariat aux affaires autochtones consultés dans le cadre de la présente demande n'ont formulé aucun commentaire.

Par ailleurs, conformément aux intentions du MTQ mentionnées dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, un partenariat a été concrétisé avec les communautés autochtones pour la réalisation de certains travaux dans le cadre du projet de construction de la route 175 à quatre voies divisées autorisé par le décret numéro 923-2005. Notamment, le contrat de construction du tronçon localisé entre les km 154 et 167 a été confié à Développement Piékuagami Ilnuatsh. Des discussions ont été entamées entre le MTQ et le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean relativement à la possibilité d'octroyer à ce dernier la réalisation de certains travaux dans le cadre de la mise en place de l'échangeur des routes 175 et 169, advenant son autorisation par le gouvernement.

---

[13] Le projet étant localisé à l'intérieur d'un territoire non organisé, l'avis attestant que le projet ne contrevient à aucun règlement municipal doit être délivré par la MRC de Charlevoix.

[14] Lettre de M. Florant Bégin, du Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean, à M. Donald Turgeon, de la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, du ministère des Transports, datée du 31 août 2010, concernant les travaux routiers à l'intersection des routes 175 et 169, km 165 au km 167 – Réserve faunique des Laurentides, 2 pages.

CONCLUSION

Le projet de réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0 dans la réserve faunique des Laurentides a pour but premier de diminuer le nombre d'accidents et de réduire leur gravité. Ce projet, d'une longueur de 1,3 km, dont les coûts sont estimés entre 10 et 15 millions de dollars, consiste à aménager un carrefour dénivelé en demi-losange.

Les constats de l'équipe d'analyse relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation sont présentés ci-dessous :

Constats

La raison d'être du projet :

- À la lumière de l'information fournie par le MTQ, nous constatons que l'intersection actuelle des routes 175 et 169 présente des problèmes de sécurité. Nous constatons également que la configuration plus sécuritaire de cette intersection est justifiée afin de réaliser des gains notables et durables quant à la sécurité routière.

Le choix de variante :

- Nous sommes d'avis que l'examen des différents concepts d'aménagement effectué par le MTQ afin de déterminer celui qui permet de répondre de façon optimale aux problèmes de sécurité, tout en étant acceptable au point de vue de l'environnement, est adéquat. Le concept retenu est plus sécuritaire et prévoit une occupation du territoire plus restreinte permettrant de limiter l'empreinte du projet localisé dans la réserve faunique des Laurentides.

Le milieu humain :

- La nouvelle géométrie de l'intersection avec la route 169 permettant l'amélioration de la transition des utilisateurs de même que les accès au territoire par les différents usagers est un impact positif important de ce projet sur le milieu humain et le suivi de ces nouveaux ouvrages lors de la phase exploitation est adéquat.
- Dans le secteur du projet, en raison de l'absence d'habitations et de zones de potentiel archéologique, aucun impact sur ces composantes n'a été identifié.

Les milieux naturels

- Les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur permettront de limiter l'impact des activités de déboisement.
- Les modifications prévues sur la qualité de l'eau, la stabilité des berges et le transport sédimentaire seront de faible importance, que ce soit en période de construction ou en période d'exploitation, compte tenu de la mise en place de plusieurs mesures d'atténuation déjà utilisées et pour lesquelles l'efficacité a été démontrée dans le cadre de la réalisation des tronçons du projet global de réaménagement de la route 175.

- Les mesures identifiées par l'initiateur pour protéger les habitats fauniques lors des travaux de construction sont satisfaisantes. La présence fréquente des surveillants en environnement lors des activités prévues devrait permettre de s'assurer de l'application de ces mesures et de réagir promptement, le cas échant, lors de constats de situations susceptibles d'affecter la faune aquatique et son habitat.
- Le MTQ présentera, au moment de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, les pertes d'habitat du poisson et les mesures pour compenser celles-ci en conformité avec les conditions 13 et 14 du décret numéro 923-2005.
- Aucune espèce floristique ou faunique à statut particulier n'est touchée directement par les travaux relatifs à la présente modification de décret.

Les impacts sur les milieux humides

- Nous sommes d'avis que les mesures identifiées par l'initiateur pour atténuer les impacts du projet sur les milieux humides lors des travaux de construction sont satisfaisantes. La présence fréquente des surveillants en environnement lors des activités prévues devrait permettre de s'assurer de l'application de ces mesures et de réagir promptement, le cas échant, lors de constats de situations susceptibles d'affecter ces zones sensibles.

- Nous sommes également d'avis que les engagements pris par l'initiateur à l'effet de préciser l'identification et les pertes de milieux humides au moment de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE sont satisfaisants. Enfin, l'utilisation de l'habitat de réserve créé par le rehaussement du lac Beloeil, pour compenser, le cas échéant, les pertes de milieux humides résiduelles inévitables identifiées à la suite de l'analyse du MDDEP selon l'approche préconisée, est acceptable.

La gestion des matériaux excédentaires naturel et de démolition

- Nous constatons que les démarches entreprises pour respecter les obligations réglementaires ainsi que les engagements pris par l'initiateur permettront d'assurer une gestion satisfaisante des déblais/remblais.

Le milieu visuel

- Les aménagements paysagers prévus permettront d'assurer l'intégration visuelle du projet dans le paysage.

Les programmes de surveillance et de suivi environnementaux

- Les programmes de surveillance et de suivi débutés dans le cadre du projet global autorisé par le décret numéro 923-2005 et qui s'appliquent au projet visé par la demande de modification, permettront d'assurer le respect des exigences légales et environnementales lors de la mise en place des ouvrages et de suivre, pendant l'exploitation du projet, l'évolution des enjeux identifiés.

Recommandation

L'analyse environnementale du projet de construction et de réaménagement de l'intersection des route 175 et 169 dans la réserve faunique des Laurentides, par le MTQ, effectuée en collaboration avec les unités administratives du MDDEP et d'autres ministères et un organisme gouvernemental permet de conclure que le projet prévu pour rendre cette intersection plus sûre est justifiée afin de réaliser des gains notables et durables quant à la sécurité routière et que les modifications demandées sont jugées acceptables sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet sur les composantes des milieux humain et naturel y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués et, le cas échéant, compensés. Cette analyse permet également de conclure que le projet de construction et de réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 dans la réserve faunique des Laurentides respecte les exigences du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005. La condition 1 dudit décret, citant les documents à l'appui de l'autorisation, doit être modifiée afin d'y ajouter les documents pertinents à la modification demandée.

> *En conséquence, nous recommandons que le dispositif du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005 délivré par le gouvernement en faveur du MTQ soit modifié afin de réaliser le projet de construction et de réaménagement de l'intersection des routes 175 et 169 entre les km 165,7 et 167,0 dans la réserve faunique des Laurentides, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.*

Original signé par :

Ruth Lamontagne
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

Courriel de M. André Lachance, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 29 juillet 2010 à 16 h 05, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, 1 page;

Courriel de M^me^ Chantal Dubreuil, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 19 juillet 2010 à 8 h 58, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, 1 page;

Courriel de M^me^ Jacqueline Roy, de Roche ltée, Groupe-conseil, à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 26 mai 2010 à 20 h 04, concernant l'envoi des plans et profils de l'échangeur, 1 page et 2 fichiers joints;

Courriel de M. Serge Alain, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, envoyé le 14 juillet 2010 à 15 h 59, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, 1 page;

Lettre de M^me^ France-Sylvie Loisel, du ministère de la Sécurité publique, à M^me^ Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 21 juillet 2010, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, 1 page;

Lettre de M. Florant Bégin, du Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean, à M. Donald Turgeon, de la Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean–Chibougamau du ministère des Transports, datée du 31 août 2010, concernant les travaux routiers à l'intersection des routes 175 et 169, km 165 au km 167 – Réserve faunique des Laurentides, 2 pages;

Lettre de M^me^ Jacqueline Roy, de Roche ltée, Groupe-conseil, à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 22 juin 2010, concernant les réponses à la première série de questions et commentaires du MDDEP transmises le 8 juin 210, 7 pages et 1 plan;

Lettre de M^me^ Jacqueline Roy, de Roche ltée, Groupe-conseil, à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1^er^ septembre 2010, concernant les réponses à la deuxième série de questions et commentaires du MDDEP transmises le 23 juillet 2010, 4 pages;

Lettre de M^me^ Jacqueline Roy, de Roche ltée, Groupe-conseil, à M^me^ Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 3 septembre 2010, concernant un complément de réponses à la deuxième série de questions et commentaires du MDDEP transmises le 23 juillet 2010, 1 page et 1 pièce jointe.

Lettre de M. Lucien-Pierre Bouchard, du Secrétariat aux affaires autochtones, à M^me^ Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 28 juillet 2010, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005 du 12 octobre 2005, 1 page;

Lettre de M. Réjean Dumais, du ministère des Transports, à M^me^ Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 7 avril 2010, concernant la demande de modification de décret pour les travaux d'aménagement de l'intersection des routes 175 et 169, 2 pages et 1 annexe;

Lettre de M^me^ Sophie Massé, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à M^me^ Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 27 mai 2010, concernant un avis sur la demande de modification du décret numéro 923-2005, 1 page;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (octobre 2003). *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal*, par le Consortium Genivar–Tecsult, 290 pages, 8 annexes et 4 cartes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (octobre 2003). *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement, Atlas cartographique*, par le Consortium Génivar – Tecsult, 33 cartes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (avril 2004). *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Analyse globale de la problématique de la grande faune et la route 175 – Rapport final*, par le Consortium Genivar–Tecsult, 81 pages et 1 carte;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (août 2004). *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o^ 2 – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, par le Consortium Genivar–Tecsult, 102 pages et 9 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (décembre 2004). *Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n^o^ 3 – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec – 2^e^ série*, par le Consortium Genivar–Tecsult, 23 pages et 2 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (mars 2010). Document d'appui – Réfection de l'intersection entre les routes 175 et 169 – Demande de modification du décret 953-2005, par Roche, Ingénieurs-conseils, 5 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (avril 2010). *Projet de rehaussement du lac Beloeil – Rapport de surveillance des travaux d'aménagements fauniques et de milieux humides* – Travaux 2007–2009, par le Groupe Conseil Nutshimit Inc, 132 pages et annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : DÉCRET NUMÉRO 923-2005 DU 12 OCTOBRE 2005

Partie 2 GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 2 novembre 2005, 137e année, no 44 6323

Gouvernement du Québec

Décret 923-2005, 12 octobre 2005

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains ouvrages, certaines activités, certaines exploitations, certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement ;

ATTENDU QUE le gouvernement a édicté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r.9) et ses modifications subséquentes ;

ATTENDU QUE le paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 de ce règlement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, que le paragraphe *b* du premier alinéa de l'article 2 dudit règlement assujettit tout projet de creusage, remplissage ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A de ce règlement ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5 000 mètres carrés ou plus, égalant ou excédant de façon cumulative les seuils précités ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement un avis de projet, le 2 mai 2002, et une étude d'impact sur l'environnement, le 18 novembre 2003, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay ;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement, le 17 novembre 2004, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

ATTENDU QUE, durant la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure, qui s'est tenue du 17 novembre 2004 au 6 janvier 2005, des demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement relativement à ce projet ;

ATTENDU QUE le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé du 11 avril au 29 juillet 2005, et que ce dernier a déposé son rapport le 29 juillet 2005 ;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a produit un rapport d'analyse environnementale relativement à ce projet ;

ATTENDU QUE l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation d'un projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation ;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports relativement au projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay ;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports relativement au projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la Ville de Saguenay, aux conditions suivantes :

CONDITION 1
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat, le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 sur le territoire de la réserve faunique des Laurentides et de la

Ville de Saguenay doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, octobre 2003, 290 p., 8 annexes et 4 cartes ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement, Atlas cartographique, octobre 2003, 33 cartes ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Évaluation des effets cumulatifs – Addenda n° 1 au rapport principal, décembre 2003, 30 p. ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Analyse globale de la problématique de la grande faune et la route 175 – Rapport final, avril 2004, 81 p. et 1 carte ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n° 2 - Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec, août 2004, 102 p. et 9 annexes ;

— Lettre de M. Donald Martel, du ministère des Transports, à Mme Ruth Lamontagne, du ministère de l'Environnement, datée du 26 octobre 2004, concernant la liste des lots affectés par le projet, 2 p. ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Résumé, novembre 2004, 52 p. ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda n° 3 – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec – 2e série, décembre 2004, 23 p. et 2 annexes ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Inventaire hydrogéologique, route 175, km 84 @ km 227 – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay, circ. Élect. : Chauveau, Charlevoix et Dubuc, 20 décembre 2004, 9 p. et 4 annexes ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 – Impacts sur le développement économique et justification – Rapport final, février 2005, 20 p. ;

— Lettre de M. Donald Martel, du ministère des Transports, à Mme Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 29 mars 2005, concernant des précisions relatives aux tracés (novembre 2003 à mars 2005) sur le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 kilomètres) dans la réserve faunique des Laurentides et dans la Ville de Saguenay, 1 p. et 1 tableau ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS – CONSORTIUM GÉNIVAR – TECSULT. Projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du km 84 au km 227 (143 km) – Réserve faunique des Laurentides et Ville de Saguenay – Étude d'impact sur l'environnement – Concept complémentaire du programme de compensation de l'habitat du poisson – Rapport final, 4 avril 2005, 21 p. et 4 annexes ;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Inventaire hydrogéologique, route 175, Chaînage 594+405 @ 184+460 (voie est), Munic. : Stoneham-et-Tewkesbury, circ. Élect. : Chauveau, 6 avril 2005, 10 p. et 5 annexes ;

— Lettre de M. Donald Martel, du ministère des Transports, à Mme Ruth Lamontagne du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1er juin 2005, concernant un complément d'information (demandes du 2005-04-27 et du 2005-05-02) sur le projet d'amélioration de la route 175 à 4 voies divisées du kilomètre 84 au kilomètre 227 (143 kilomètres) dans la réserve faunique des Laurentides et dans la Ville de Saguenay, 3 p. ;

— Lettre de Mme Marie Nolet, du ministère des Transports, à M. Nicolas Juneau, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 août 2005, concernant l'empiètement dans le lac Jacques-Cartier dans le cadre du réaménagement de la route 175, 1 p., 1 annexe et 10 cartes;

— Lettre de M. Roger A. Tremblay, du ministère des Transports, à M. Jacques Dupont, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 18 août 2005, concernant le programme de surveillance environnementale du chantier pour le projet de réaménagement de la route 175, kilomètres 60 à 227, 2 p. et 1 annexe;

— Lettre de M. Roger A. Tremblay, du ministère des Transports, à M. Jacques Dupont, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 18 août 2005, concernant le programme de suivi sur l'omble de fontaine et son habitat pour le projet de réaménagement de la route 175, kilomètres 60 à 227, 2 p. et 1 annexe;

— Lettre de M. Roger A. Tremblay, du ministère des Transports, à M. Jacques Dupont, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 août 2005, concernant les commentaires du ministère des Transports sur les avis du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1 p. et 1 annexe.

Dans le cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent;

CONDITION 2
TRACÉ DANS LE SECTEUR DES LACS À RÉGIS ET À NOËL/CAMP MERCIER (KILOMÈTRE 90,8 AU KILOMÈTRE 94)

Le ministre des Transports doit élaborer, en consultation avec la Société des établissements de plein air du Québec, et déposer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une étude contenant:

— la description des travaux anticipés et la caractérisation du milieu naturel qui sera touché dans le corridor prévu pour la construction de la nouvelle chaussée à deux voies en direction sud, à l'ouest du lac à Régis. Une attention particulière doit être apportée aux écosystèmes aquatiques, aux milieux humides et à la présence d'espèces à statut particulier. Ce document doit exposer les mesures d'atténuation et de compensation envisagées;

Cette étude doit être déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 3
TRACÉ DANS LE SECTEUR DES LACS SEPT-ÎLES ET HORATIO-WALKER (KILOMÈTRE 125 AU KILOMÈTRE 133)

Le ministre des Transports doit examiner la possibilité d'optimiser le tracé dans le secteur des lacs Sept-Îles et Horatio-Walker entre le kilomètre 125 et le kilomètre 133 afin de réduire au minimum la surface de remblayage dans le lac Horatio-Walker prévue dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation. Le ministre des Transports doit également, en consultation avec la Société des établissements de plein air du Québec, évaluer la possibilité de déplacer l'Auberge Le Relais sur un site plus approprié.

Le résultat de cet exercice d'optimisation doit être déposé sous forme de rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 4
TRACÉ DANS LE SECTEUR DU LAC JACQUES-CARTIER (KILOMÈTRE 135 AU KILOMÈTRE 145)

Le ministre des Transports doit compléter l'information relative au tracé retenu dans le secteur du lac Jacques-Cartier entre le kilomètre 135 et le kilomètre 145 dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation pour démontrer qu'il s'agit du tracé de moindre impact sur les plans technique, économique et environnemental. Conformément à la description sommaire du tracé présentée dans les documents déposés, les superficies totales de remblayage à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes du lac Jacques-Cartier ne doivent pas dépasser 18 704 mètres carrés, incluant un remblai maximal de 10 800 mètres carrés dans la baie du lac localisée aux chaînages 139+925 à 140+672.

Ces informations doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 5
INTÉGRITÉ DES LIMITES DU PARC NATIONAL DE LA JACQUES-CARTIER

Le ministre des Transports doit démontrer que les limites du Parc national de la Jacques-Cartier, telles que décrites dans le Règlement sur le Parc national de la Jacques-Cartier (R.R.Q., 1981, c. P-9, r.2), sont intégralement respectées. À cette fin, les plans et devis déposés lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement doivent présenter les limites du Parc national de la Jacques-Cartier ainsi que les limites de l'emprise du projet;

CONDITION 6
MAXIMISATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Le ministre des Transports, en collaboration avec les intervenants du milieu, notamment La Conférence régionale des élus de Saguenay–Lac-Saint-Jean et autres partenaires locaux, doit coopérer à la mise en place d'un comité consultatif sur les retombées économiques;

CONDITION 7
PLAN DE COMMUNICATION

Le ministre des Transports doit élaborer et assurer la mise en application d'un plan de communication effectif à partir du début des travaux afin de permettre à la population, aux riverains et aux usagers concernés d'être informés sur le projet visé par le présent certificat d'autorisation, et ce, jusqu'à la fin des travaux de construction.

Ce plan de communication doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation;

CONDITION 8
PROGRAMME DE SURVEILLANCE DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit élaborer et mettre en œuvre un programme détaillé de surveillance du climat sonore durant la période de construction afin d'assurer la conservation de la quiétude des résidants et des utilisateurs des installations de villégiature situées en bordure de la route 175. Ce programme doit contenir:

— la localisation et le niveau sonore initial des zones sensibles établies le long de la route 175 les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier;

— les niveaux de bruit à respecter;

— une description des mesures d'atténuation qui pourraient être mises en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les résidants, travailleurs et usagers des chalets demeurant à proximité du chantier;

— la fréquence des rapports d'étape sur la surveillance du climat sonore des activités de construction.

Ce programme doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 9
CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit compléter l'évaluation du climat sonore en période d'exploitation en y ajoutant les éléments suivants:

— la localisation et le niveau sonore actuel de tous les bâtiments localisés à moins de 80 m du centre de la route dont l'occupation est résidentielle (résidants, travailleurs et usagers des chalets);

— la comparaison entre le climat sonore actuel et la projection de celui-ci après la mise en service de la route à quatre voies divisées;

— une description des mesures d'atténuation à mettre en place, visant à respecter un niveau sonore de 55 dB(A) $L_{eq,\ 24\,h}$ si la situation l'exige. Cet examen doit se faire en consultation avec les gestionnaires de la Forêt d'enseignement et de recherche Simoncouche afin de prendre en compte leurs préoccupations.

Cette évaluation doit être déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation;

CONDITION 10
PROGRAMME DE SUIVI DE LA QUALITÉ DE L'EAU DES PUITS D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le ministre des Transports doit compléter et réaliser un programme détaillé de suivi de la qualité de l'eau des puits d'alimentation en eau potable tel que prévu dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation en s'engageant à redonner de l'eau ou en compensant adéquatement les utilisateurs dans la situation où l'alimentation ne serait plus suffisante à cause du

projet. De plus, le ministre des Transports doit identifier les ouvrages de captage qui alimentent plus de vingt personnes en eau potable. Il doit également déterminer la distance séparant l'ouvrage du tracé de la route. Selon le Règlement sur le captage des eaux souterraines adopté par le décret n° 696-2002 du 12 juin 2002, une aire de protection immédiate d'un rayon d'au moins 30 mètres est délimitée autour de ce type d'ouvrage. Dans cette aire sont interdits les activités, les installations ou les dépôts de matières ou d'objets qui risquent de contaminer l'eau souterraine, à l'exception, lorsque aménagé de façon sécuritaire, de l'équipement nécessaire à l'exploitation de l'ouvrage de captage. Donc si la distance séparant ce type d'ouvrage du tracé de la route s'avère inférieure à 30 mètres, des mesures de remplacement de l'ouvrage devront être mises en place. Cette aire peut présenter une superficie moindre si une étude hydrogéologique démontre la présence d'une barrière naturelle de protection, par exemple la présence d'une couche d'argile.

Ce programme, d'une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux, doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation;

CONDITION 11
PLAN DES MESURES D'URGENCE

Le ministre des Transports doit compléter son plan des mesures d'urgence en identifiant les responsables municipaux en matière de sécurité civile pour les territoires touchés par le projet;

CONDITION 12
PROTECTION DES ÉCOSYSTÈMES AQUATIQUES

Le ministre des Transports doit préciser, en plus des mesures d'atténuation courantes et particulières, le nombre, la dimension et la localisation des bassins de rétention/décantation ou des bermes filtrantes qui seront installés de façon permanente afin d'éviter que des problèmes d'ensablement des milieux aquatiques soient observés. Ces informations, accompagnées d'un plan de drainage, doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit établir et soumettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une hiérarchisation du potentiel des cours d'eau et des lacs touchés afin de respecter les restrictions de travaux dans l'habitat du poisson pendant les périodes sensibles des espèces cibles de poisson (omble de fontaine, touladi, éperlan arc-en-ciel);

CONDITION 13
PROGRAMME DE COMPENSATION DES PERTES D'HABITAT DU POISSON – VOLET 2 : AU DROIT DE CERTAINS HABITATS AFFECTÉS

Le ministre des Transports doit compléter l'information sur les mesures de compensation prévues au droit de certains habitats du poisson affectés par les travaux de construction de la route à quatre voies divisées. Ces informations doivent être transmises au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et porter notamment sur les éléments suivants :

— la description et la présentation sur les plans et devis des mesures de compensation prévues;

— le programme de suivi environnemental incluant la méthode qui permettra de suivre l'évolution des aménagements pour les poissons afin de permettre l'évaluation des gains nets de capacité de production et la vérification de l'obligation de résultats;

CONDITION 14
PROGRAMME DE COMPENSATION DES PERTES D'HABITAT DU POISSON – VOLET 4 : PROJET DE REHAUSSEMENT DU LAC BELŒIL

Le ministre des Transports doit réaliser le programme de compensation des pertes d'habitat du poisson prévu dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation et transmettre au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une étude comprenant les éléments suivants :

— une description technique complète du projet de rehaussement du lac Beloeil incluant les travaux connexes tels que le déboisement, la construction de chemins d'accès et les aménagements fauniques prévus (plantation, frayères, milieux humides);

— une évaluation des impacts sur l'environnement associés au rehaussement et à l'exploitation du lac Beloeil;

— le programme de suivi environnemental incluant la méthode qui permettra de suivre l'évolution de la population d'omble de fontaine afin de permettre l'évaluation des gains nets de capacité de production et la vérification de l'obligation de résultats.

Le ministre des Transports doit convenir d'une entente avec le Centre d'expertise hydrique du Québec du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le projet de construction du barrage du lac Beloeil sur les modalités de transfert du droit de propriété de cet ouvrage ainsi que sur les compensations financières afférentes à la surveillance, l'entretien et l'exploitation dudit ouvrage ;

CONDITION 15
PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE DES CHANTIERS DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit déposer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation, le programme détaillé de surveillance environnementale prévu dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation ;

CONDITION 16
PROGRAMME DE SUIVI DE L'OMBLE DE FONTAINE ET DE SON HABITAT

Le ministre des Transports doit réaliser le programme de suivi de l'omble de fontaine et de son habitat prévu dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation en y ajoutant :

— le détail des activités permettant le suivi des pertes réelles d'habitat du poisson ;

— l'échéancier de réalisation pour chaque volet de suivi qui doit obligatoirement se poursuivre sur une période suffisamment longue pour valider les mesures d'atténuation et de compensation mises en place ;

— le programme de suivi prévu des sels de déglaçage et des abrasifs afin de documenter les impacts sur la qualité de l'eau et les habitats fauniques ;

— l'engagement du ministre des Transports à l'effet que des mesures de compensation supplémentaires seront présentées et mises en place si le suivi environnemental démontre que celles prévues aux documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation ne compensent pas adéquatement les pertes d'habitat du poisson.

Ce programme détaillé doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation ;

CONDITION 17
PROGRAMME DE COMPENSATION DES MILIEUX HUMIDES

Le ministre des Transports doit évaluer la possibilité de bonifier son programme de compensation des pertes de milieux humides. Conformément aux intentions indiquées dans l'étude d'impact, une étude détaillée des sites en bordure du lac Talbot doit être réalisée afin de définir les aménagements de compensation possibles. De plus, le ministre des Transports doit élaborer un programme de suivi environnemental sur les mesures de compensation afin de s'assurer de l'efficacité des nouveaux milieux humides créés. Le détail de ces mesures et du programme de suivi doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 18
AMÉNAGEMENTS ET PROGRAMME DE SUIVI POUR LA GRANDE FAUNE

Le ministre des Transports doit s'assurer que les aménagements pour prévenir les accidents avec la grande faune prévus dans les documents cités à la condition 1 du présent certificat d'autorisation soient intégrés aux plans et devis et soient mis en place au fur et à mesure de la réalisation des travaux.

Également, le ministre des Transports doit compléter, en consultation avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le programme de suivi de la grande faune en y ajoutant les éléments suivants :

— le suivi, d'une durée minimale de cinq ans, en vue d'évaluer le comportement des orignaux dans les secteurs clôturés, l'utilisation des passages à orignaux et l'effet barrière de la nouvelle route 175 sur leurs déplacements ;

— l'identification des traverses naturelles privilégiées par la grande faune ;

— le suivi des orignaux juvéniles lors de leur dispersion ;

— l'engagement du ministre des Transports à l'effet que des mesures d'atténuation supplémentaires seront présentées et mises en place si les résultats obtenus du suivi environnemental démontrent une inefficacité des mesures à réduire les accidents de la route impliquant les orignaux ou un impact négatif sur ces derniers.

Le ministre des Transports doit proposer une solution pour régler le problème découlant de la présence du site de dépôt de carcasses situé à proximité du lac Huppé. Cette proposition et le programme détaillé de suivi pour la grande faune doivent être déposés au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation;

CONDITION 19
DÉBOISEMENT ET PROTECTION DE L'AVIFAUNE

Dans la mesure du possible, le ministre des Transports doit réaliser l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1er mai afin de minimiser les impacts sur la reproduction et sur l'élevage des jeunes des espèces d'oiseaux forestiers;

CONDITION 20
AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Le ministre des Transports doit présenter un plan d'aménagement paysager pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Une attention particulière devra être portée aux secteurs de villégiature et en bordure des plans d'eau et cours d'eau situés à proximité du tracé de la nouvelle route. Ce plan doit être accompagné d'un programme de suivi d'une période minimale de deux ans portant sur l'aménagement paysager (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage.

Ce plan d'aménagement paysager et le programme de suivi doivent être déposés au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 21
AMÉNAGEMENT DE BELVÉDÈRES

Le ministre des Transports doit déterminer, en consultation avec la Société des établissements de plein air du Québec, les emplacements optimaux pour l'aménagement de belvédères qui devront être conçus dans un objectif de rendre la route 175 plus sécuritaire. À cet effet, ce dernier doit évaluer la possibilité d'inclure des aires de repos pour les usagers de la route ainsi que des téléphones d'urgence. La localisation et la description de ces aménagements doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation;

CONDITION 22
DIFFUSION DES RÉSULTATS DES PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

Le ministre des Transports doit rendre public, en le diffusant sur son site Internet, un bilan annuel portant sur ses activités de surveillance et de suivi prévues au présent certificat d'autorisation et en transmettre cinq copies au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Le greffier du Conseil exécutif,
ANDRÉ DICAIRE

45144

Gouvernement du Québec

Décret 924-2005, 12 octobre 2005

CONCERNANT la nomination de Me Alain Cloutier comme membre et vice-président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

ATTENDU QUE l'article 6.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit la constitution du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement;

ATTENDU QUE le premier alinéa de l'article 6.2 de cette loi prévoit que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est composé d'au plus cinq membres dont un président et un vice-président nommés, pour un mandat d'au plus cinq ans qui peut être renouvelé, par le gouvernement qui fixe, suivant le cas, le traitement ou le traitement additionnel, les allocations ou les indemnités auxquels ils ont droit ainsi que les autres conditions de leur emploi;

ATTENDU QUE le poste de membre et vice-président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est actuellement vacant et qu'il y a lieu de le pourvoir;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs:

ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DE L'ORGANISME GOUVERNEMENTAL CONSULTÉS

Les directions du MDDEP :

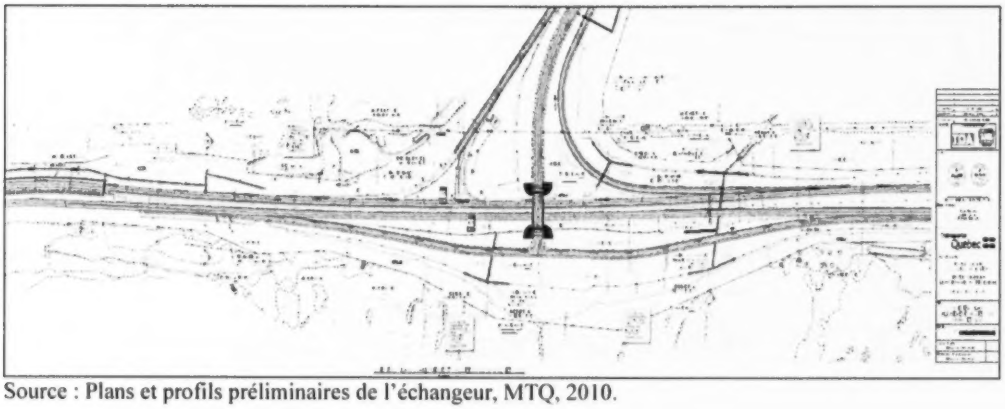
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- le Service des parcs de la Direction du patrimoine écologique et des parcs;

et les ministères et l'organisme suivants :

- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

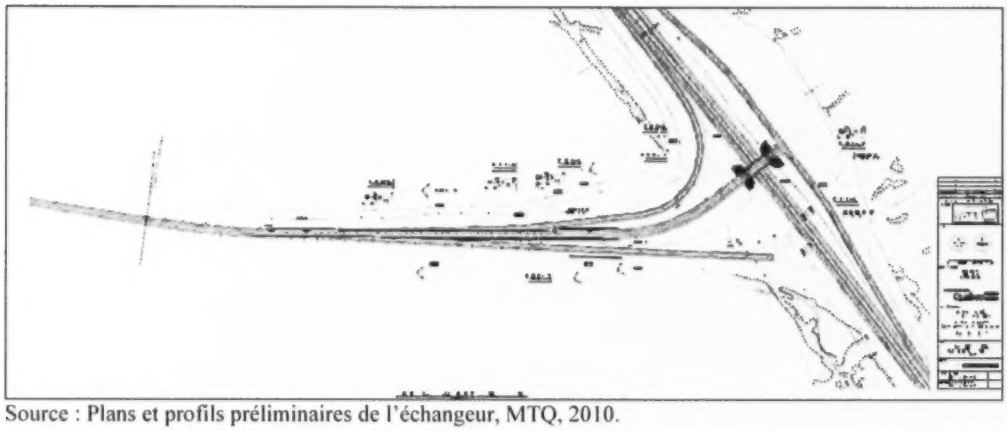
ANNEXE 3 : VUES EN PLAN DE L'ÉCHANGEUR À L'INTERSECTION DES ROUTES 175 ET 169

Vue en plan de l'échangeur - route 175



Source : Plans et profils préliminaires de l'échangeur, MTQ, 2010.

Vue en plan de l'échangeur - Route 169



Source : Plans et profils préliminaires de l'échangeur, MTQ, 2010.